

Zur Bekämpfung des **Terrorismus** ist die Hilfe der Wirtschaft erforderlich. LOG.Kompass durchleuchtet Initiativen und die aktuelle Rechtsentwicklung.

Illusion einer sichereren Kette

Sicherheit in der Lieferkette ist eines der wichtigsten Themen in der Logistik. Das gilt vor allem für das Luft- und Seefrachtgeschäft. Der **Exportwirtschaft** könnte eine Vernachlässigung schwer schaden.



„Ziel muss es sein, möglichst hohe Sicherheit sowie gleichzeitig Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten.“

Prof. Thorsten Blecker, Technische Universität Hamburg-Harburg

Zwölf Sprengstoffhunde stehen für 14 Flughäfen in Deutschland zur Verfügung. Sprengstoffdetektoren sind frühestens ab 2014 einsatzbereit. An deutschen Flughäfen klaffen im Bereich Luftfracht erhebliche Sicherheitslücken – zumindest in Sachen Zollkontrolle. Das geht Presseberichten zufolge aus einem „zwölfseitigen Geheimkonzept“ des Bundesministeriums des Inneren vom März 2012 zur Luftfrachtsicherheit hervor. Danach sind stichprobenartige Kontrollen lediglich an den Flughäfen Köln/Bonn, Frankfurt/Main und Leipzig vorgesehen, obwohl eigentlich 14 deutsche Flughäfen als gefährdet gelten. Dort kann Luftfracht aus sogenannten Risikoflughäfen auf Passagiermaschinen umgeladen werden.

Panikmache? Nein. Denn Sprengstoffspürhunde sind in Deutschland im Gegensatz zu Nachbarländern wie Frankreich und den Niederlanden nicht zur Kontrolle von Luftfracht zugelassen. Das soll sich zwar auf Druck der Aircargo-Branche und der Spediteure demnächst ändern. Doch bislang darf sie nur die Bundespolizei einsetzen. Sie lässt Transitfracht, die aus sogenannten Risikoländern kommt, von den

Hunden durchschnüffeln – aber nur stichprobenartig.

Eins dürfte klar sein: „Die Anpassungsfähigkeit der Terroristen und anderer Krimineller macht eine 100-prozentige Sicherheit unmöglich“, stellt Prof. Thorsten Blecker von der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) fest. Er warnt daher vor unverhältnismäßigem Aktionismus und nationalen Alleingängen in puncto Sicherheit – „auch wenn aufgrund von aktuellen Vorfällen die Einführung oder Harmonisierung von Vorschriften von der Politik teilweise zu Recht gefordert wird.“

Denn die Bedrohung nimmt zu. Die global vernetzten Lieferketten geraten bis 2030 zunehmend ins Visier von Terroristen, Piraten und Cyber-Kriminellen. So jedenfalls lautet das Ergebnis einer Studie der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC und des Supply Chain Management Instituts (SMI) an der EBS Business School. Die wirtschaftlichen Folgen liegen auf der Hand: Die Sicherheitsausgaben der Transport- und Logistikunternehmen steigen.

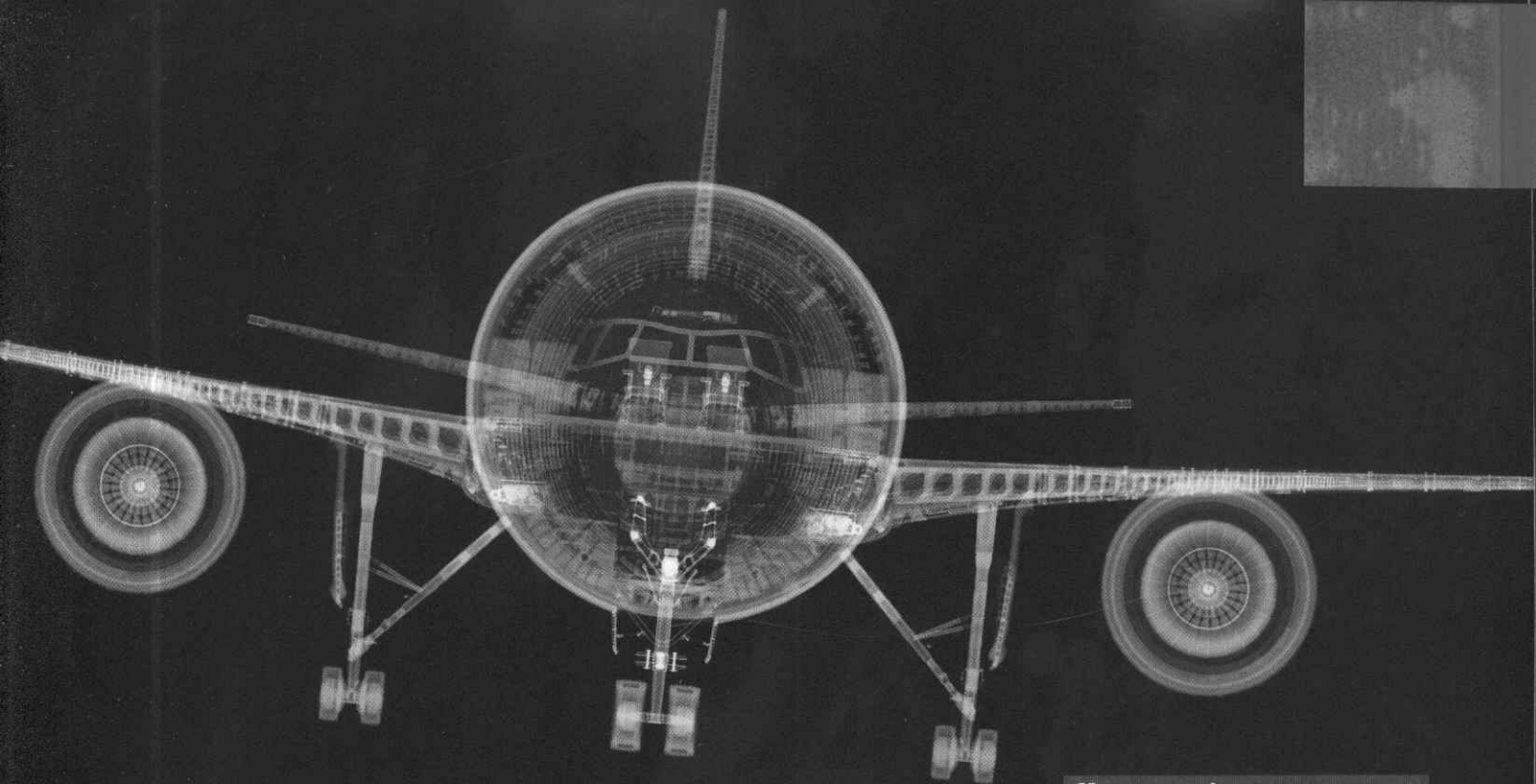
„Sicherheit in der Lieferkette wird künftig neben Umwelt- und Energiemanagement eines der wichtigsten Themen in der Logistik“, sind Marcus Hellmann und Stefan Reinhardt von der auf Luftfrachtsicherheit spezialisierten Unternehmensberatung AOB aus Soest überzeugt. Die verschiedenen

Sicherheitsinitiativen zum Beispiel seitens der Zollbehörden (AEO oder C-TPAT), in der Luftfracht (der „Bekanntes Versender“), allgemein in der Logistik

(TAPA) oder in der maritimen Welt (ISPS, CSI) belegen nach ihrer Auffassung den Trend zu mehr Sicherheit in der Lieferkette. „Der weit verbreitete Glaube, dass die Bekämpfung des Terrorismus eigentlich ein Thema der Regierungen sei, ist nicht mehr haltbar“, sagen die Berater.

Die Bundesregierung will die Sicherheitskontrollen in der Luftfracht verschärfen. Sie hat einen Maßnahmenkatalog mit Vorschlägen vorgelegt. Sie reichen von einer Bewertung von Drittstaaten-Flughäfen über eine Verbesserung der Risikoanalyse durch den Zoll bis hin zu einer Zertifizierung von Versendern.

Die Ausgaben der Transportfirmen für Sicherheit werden steigen



Hintergrund

Cargo-Screening ab 3. Dezember:

Vom 3. Dezember 2012 an muss sämtliche Fracht, die aus dem Ausland stammt und an Bord von Passagierflugzeugen in die USA fliegt, aus Sicherheitsgründen durchleuchtet werden. Diesen Termin hat die staatliche Transportation Security Administration (TSA) Mitte Mai mitgeteilt. Ursprünglich sollte das 100-prozentige Screening von Aicargo-Sendungen bereits seit Beginn dieses Jahres Pflicht sein. Doch im vergangenen Oktober teilte die TSA dem US-Speditionsverband Air Forwardes Association mit, dass dieser Termin nicht einzuhalten sei.

Aufwändige Kontrollen. Nach der seit dem 29. April 2010 geltenden EU-Verordnung müssen die „Bekanntes Versender“ (BV) ab dem 25. März 2013 durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zugelassen werden. Dann werden nur noch vom LBA zugelassene BV ihre Luftfracht ohne aufwändige Sicherheitskontrolle abfertigen können. Bislang reichte eine Bescheinigung in der Regel vom Hausspediteur. „Von den mehreren zehntausend Unternehmen mit einer befristeten Anerkennung als „Bekanntes Versender“ konnten bis zum Stichtag 15. Mai nur 204 die gesetzlich geforderte, behördliche Zulassung durch das LBA erhalten“, sagt LBA-Präsident Jörg-Werner Mendel (siehe Interview, Seite 9). Weitere 3600 Anträge lagen dem LBA vor.

Von denen enthielten aber nur 671 alle nötigen Unterlagen, wie etwa das Sicherheitskonzept, und seien damit prüffähig. Eine Verlängerung der Frist über den 25. März 2013 hinaus sei nicht möglich, betonte Mendel: „Wir befürchten, dass sich viele Unternehmen bisher nicht oder nicht ausreichend mit den danach drohenden Konsequenzen befasst haben.“

„Ab März 2013 ist mit massiven Verzögerungen bei der

Luftfrachtabwicklung zu rechnen“, fürchtet Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer des Spediteurverbands DSLV. Eine gesicherte Lieferkette werde dann nur noch eingeschränkt gegeben sein. Dem deutschen Exportgeschäft drohe ein schwerer Schaden, warnt Rogge. Denn mehrere Tausend Bekannte Versender in knapp einem Jahr zu zertifizieren, könne dem LBA kaum gelingen. Und eine Verlagerung der Sicherheitskontrollen auf die Flughäfen und Airlines sei von den Kapazitäten her kaum zu schaffen.

Offenbar ist vielen Unternehmen der mit dem Status verbundene Aufwand zu hoch. Viele Betriebe wüssten noch nicht, ob es sinnvoll sei, sich als „Bekanntes Versender“ zertifizieren zu lassen oder Luftfracht lieber als unsichere Fracht anzuliefern, sagt Bernd Bleich, Leiter See- und Luftfracht bei VW Logistics. VW will beide Wege gehen. Schwieriger dürfte es noch für kleine und mittelständische Unternehmen werden. Jose M. Sanchez, Luftfrachtleiter bei der Bremer Spedition Röhlig, spricht sogar von einem Überlebenskampf am Markt.

Verzicht auf Status. DSLV-Geschäftsführer Rogge wäre bereits zufrieden,

wenn sich die großen Verlagerer zertifizieren ließen, die das Gros der Fracht anliefern. Denn nicht alle Verlagerer brauchen eine Zulassung durch das LBA.

In vielen Fällen können die Sicherheitskontrollen den Flughäfen oder Dienstleistern überlassen werden. Als Faustformel gilt: Je geringer die Zahl und je kleiner und leichter die Packstücke sind, desto eher kann auf den Status verzichtet werden.

Nach einer Umfrage der Hochschule EBS und des Prüfunternehmens Dekra hängt die Absicht, eine Zulassung als Bekanntes Versender beim Luftfahrt-Bundesamt zu beantragen, von der Zahl der Sendungen ab. So wollen sich 65 Prozent der Versender mit mehr als 500 Sendungen im Jahr zertifizieren lassen. Mehrheitlich gegen eine Zulassung beziehungsweise noch unentschieden sind danach Unternehmen mit weniger Luftfrachtsendungen.

Doch damit wird der Anteil der als unsicher angelieferten Fracht an den

»Anträge zeitnah einreichen«

Jörg-Werner Mendel

Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA)



Das Zulassungsverfahren zum Bekannten Versender verläuft schleppend. Ist eine Verlängerung der Antragsfrist über den 25. März 2013 denkbar?

Eine Verlängerung des Übergangszeitraums über den 25. März 2013 hinaus ist aufgrund unmittelbar geltenden Rechts der Europäischen Union nicht möglich. Wer den Status eines Bekannten Versenders behalten oder neu erwerben will, muss die Zulassung beim LBA beantragen. Für jeden Betriebsstandort eines Bekannten Versenders, aus dem Luftfracht im Status „sicher“ in Umlauf gebracht werden soll, muss das behördliche Zulassungsverfahren inklusive einer Vor-Ort-Überprüfung durch das LBA erfolgreich durchlaufen werden.

Wie viele Unternehmen werden nach dem Stichtag noch den Status Bekannter Versender haben?

Das LBA geht aufgrund einer Umfrage unter den ihm bekannten zirka 40.000 Unternehmen davon aus, dass diese derzeit für rund 3600 Betriebsstandorte eine Zulassung zum Bekannten Versender ernsthaft verfolgen. Fakt ist aber, dass zwei Jahre nach Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung erst eine geringe Anzahl prüffähiger

Anträge vorliegt und bislang nur wenige Unternehmen eine behördliche Zulassung zum Bekannten Versender erhalten haben. Viele Unternehmen scheinen sich bislang nicht oder nicht ausreichend mit den nach dem 25. März 2013 drohenden Konsequenzen befasst zu haben. Die bisherige Anerkennung als Bekannter Versender verliert dann ihre Gültigkeit. Es ist daher dringend erforderlich, dass die Unternehmen ihre Zulassungsanträge nun zeitnah einreichen.

Wo liegen die größten Mängel bei der Antragstellung?

Es wurden dem LBA bislang nur sehr wenige, prüffähige Anträge eingereicht. Zur Verfahrensbeschleunigung sollten die Unternehmen die Anträge so schnell wie möglich beim LBA einreichen. Das LBA unterstützt alle Unternehmen, die planen, sich als Bekannter Versender zuzulassen, beispielsweise über Informationskampagnen, Anhörungen der Industrie, Informationen auf der Internetseite des LBA und über eine Telefonhotline.

Welche Folgen hat es, wenn ein Verladender den Status als Bekannter Versender verliert?

Dann kann er nach dem 25. März 2013 Luftfracht nur noch unsicher versenden, das heißt, die Sendung muss durch einen reglementierten Beauftragten kontrolliert, zum Beispiel geröntgt, werden. Für das Kontrollieren von Fracht werden je nach Standort und Nachfrage unterschiedlich hohe Kosten in Rechnung gestellt. Nicht jede Sendung kann uneingeschränkt oder nichtinvasiv kontrolliert werden. Ausschlussfaktoren können unter anderem die Abmaße oder das Gewicht der Fracht beziehungsweise deren Materialdicke, -dichte oder Strahlungsempfindlichkeit sein.

Was bedeutet das für die Firmen?

Jedes Unternehmen muss für sich prüfen, ob überhaupt geeignete Kontrolltechnik für die Fracht verfügbar ist. Die Kontrollen nehmen Zeit in Anspruch – bei kurzfristigen Lieferungen kann dadurch gegebenenfalls der Flug verpasst werden und es können weitere Kosten entstehen. Zudem ist bei dieser Verfahrensweise zu beachten, dass es dabei zu einer „Flaschenbildung“ an den Flughäfen kommen kann. Dies soll gerade durch die sichere Lieferkette vermieden werden.

Flughäfen auf jeden Fall stark zu nehmen. Viele Spediteure rüsten daher bereits auf. Meldungen über die Inbetriebnahme von Röntgenscannern häufen sich. Gerade hat der Logistikdienstleister Logwin an seiner exportstärksten Niederlassung am Flughafen Stuttgart eine fünf Tonnen schwere Anlage in Betrieb genommen. Damit ist Logwin dort nach eigenen Angaben der erste Luftfrachtspediteur, der die Sendungen seiner Kunden selbst kontrollieren und für sicher erklären kann. Auch Röhlig investiert laut Luftfrachtleiter Sanchez in eine eigene Screening-Anlage an

seinem Hub am Frankfurter Flughafen. Die Betriebskosten pro Jahr beziffert er auf 150.000 Euro.

Schäden durch Kontrollen. „Röntgen hat zur Folge, dass zusätzliche Sicherheitsgebühren anfallen“, betonen Hellmann und Reinhardt von AOB. Längere Lagerzeiten verursachen höhere Gebühren. Es können zeitlich kaum planbare Verzögerungen eintreten und durch manuelle Sicherheitskontrollen kann die Ware beschädigt werden.“ Die Unternehmen seien zwar nicht verpflichtet, den Status „Bekannter Versender“ aufrecht zu

erhalten. Aber für Unternehmen, die regelmäßig Sendungen per Luftfracht verschicken würden, werde dies de facto zu einem Muss, um Kosten und Lieferverzögerungen zu verhindern.

Firmen sollten auch nicht darauf setzen, dass Dienstleister ihre Luftfracht am Flughafen gegen Gebühr sicher machen und die Fracht dann wie gewohnt geflogen werden kann, warnt Ingo Elste vom Verband Deutscher Maschinenbau (VDMA). Dies gelte vor allem für Maschinen- und Anlagenbauer. Denn viele Packstücke seien schlicht und einfach nicht zu durchleuchten, da sie entweder

